Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2026

Sono 2.110 le imprese italiane della componentistica, producono 53,5 miliardi di fatturato e occupano 166mila addetti. Il 2025 si chiude in contrazione a livello nazionale e ancor più a livello piemontese. Segnali di decelerazione per le attività di innovazione, negative le previsioni per l'anno in corso.

Torino, 21 ottobre 2026*** Presentati oggi a Palazzo Birago i dati dell'edizione 2026 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

"*Il 2025 ha confermato le difficoltà che la filiera automotive sta affrontando in una fase di profonda trasformazione del settore, segnata dall'instabilità dei mercati, dalle tensioni internazionali, dal rallentamento della domanda e dalle incertezze legate alla transizione: un panorama che inevitabilmente scoraggia nuovi investimenti e scelte strategiche – spiega* **Massimiliano Cipolletta**, Presidente della Camera di commercio di Torino. - *Il Piemonte mantiene il proprio ruolo strategico come principale polo italiano della componentistica, alla guida di una filiera che, nonostante l'attuale fase complessa, conserva competenze, capacità innovative, vocazione internazionale e competitività".*

"Nel 2025 la componentistica ha risentito del tracollo della produzione nazionale di autoveicoli, a -19,9%, dei cambiamenti di strategia delle Case auto e del rapido ingresso dei Costruttori cinesi in UE - afferma **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). *Il saldo della bilancia commerciale è rimasto positivo per 7,36 mld di euro, con un valore dell'export (24,7 mld di euro) a +0,3% sul 2024 e un posizionamento della Cina come secondo Paese di origine delle importazioni (quota: 10%). In fatto di decarbonizzazione, confidiamo che l'UE arrivi presto a garantire una neutralità tecnologica 'made in Europe' a salvaguardia della competitività e della capacità produttiva della filiera automotive europea, messe a rischio da politiche industriali e commerciali aggressive in Paesi terzi".*

Il contesto internazionale 2025-2026

Nel 2025 l'economia mondiale ha mostrato una capacità di tenuta superiore alle attese, con una crescita del PIL globale del 3,5%: il progressivo rallentamento dell'inflazione ha favorito il recupero dei redditi reali e l'allentamento delle condizioni finanziarie, mentre il commercio internazionale ha mantenuto una dinamica sostenuta, anche grazie all'anticipazione degli scambi in vista dell'introduzione di nuovi dazi. In questo contesto, nel 2025 la **domanda mondiale di autoveicoli** ha raggiunto **99,5 milioni di unità**, in crescita del **4,6% rispetto al 2024**. Si conferma il progressivo spostamento del baricentro del mercato automobilistico mondiale verso l'Asia, ancora **trainato dalla Cina** (+9,2%), che rappresenta ormai oltre un terzo della domanda globale, e dall'**India** (+6,5%). Più contenute le dinamiche in Nord America (+2,1%) e Giappone (+3,2%), mentre l'**Europa**, allargata ad EFTA e Regno Unito, registra una **lieve flessione** (-0,7%). Nel complesso, l'**area Asia-Pacifico concentra il 51% della domanda mondiale**, con oltre 50,7 milioni di autoveicoli venduti.

Le prospettive per il **2026** indicano tuttavia un rallentamento del mercato globale, con vendite attese al di sotto dei **97 milioni di unità** (**-2,5% rispetto al 2025**), principalmente per effetto dell'indebolimento della domanda cinese e delle persistenti tensioni geopolitiche e commerciali. In **Italia**, il mercato degli autoveicoli ha chiuso il 2025 a **1,75 milioni di unità (-2,6%)**, un livello ancora inferiore del 18,1% rispetto al 2019. Per il 2026, ANFIA prevede una ripresa delle immatricolazioni, che dovrebbero raggiungere **1,89 milioni di unità (+8,3%)**.

Sul fronte produttivo nel 2025 la **produzione mondiale di autoveicoli** ha superato i **96 milioni di unità** (**+3,2%** rispetto al 2024), sostenuta soprattutto dall'espansione dell'industria cinese. Con 34,8 milioni di veicoli prodotti, la Cina concentra il **36,2% della produzione globale**, consolidando ulteriormente la propria leadership (+10,2%). In crescita anche il Giappone (+2,1%), mentre arretrano il Nord America (-3,6%) e l'area UE-EFTA-UK (-1,4%). Per il **2026** si prevede una contrazione dei volumi mondiali a **93,2 milioni di unità (-3%)**: i lievi incrementi produttivi attesi in Europa, Giappone e India non saranno sufficienti a compensare le flessioni previste in Cina e Nord America.
L'**industria automotive italiana** nel 2025 ha registrato un'ulteriore contrazione della produzione domestica, scesa a circa **473 mila autoveicoli (-19,9%)**. Per il 2026, le stime ANFIA indicano un possibile recupero a oltre **520 mila unità (+11,2%)**, pur su livelli ancora significativamente inferiori a quelli degli anni precedenti.

L'Osservatorio – Edizione 2026

L'universo di riferimento dell'Osservatorio è costituito da **2.110 imprese con sede legale in Italia**, tra cui gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli, gli specialisti, compreso l'aftermarket, i subfornitori, incluse le attività delle lavorazioni, e le imprese di Engineering & Design.

LA FILIERA NEL 2026

ITALIA

Queste imprese nel 2025 hanno generato **complessivamente un fatturato** automotive di circa **53,5 miliardi** di euro e occupato circa **166.800 addetti.**
Rispetto al 2024, il **fatturato** ha registrato una flessione del **-3,0%,** con riduzioni che hanno interessato quasi tutte le categorie, e in misura significativa i subfornitori delle lavorazioni e i fornitori di moduli e sistemi. Per gli specialisti dell'aftermarket, dopo la crescita registrata lo scorso anno, si è manifestato qualche segnale di difficoltà (-0,3%). In controtendenza si sono collocati esclusivamente gli specialisti del motorsport (+4,2%).
Anche l'**occupazione** ha evidenziato una **contrazione (-2,3%)**. Le diminuzioni più marcate hanno riguardato i fornitori di moduli e sistemi, gli specialisti e i subfornitori, mentre sono risultate più contenute per le altre categorie. Anche sotto il profilo occupazionale gli specialisti del motorsport rappresentano l'unica categoria in crescita, con un incremento del +1,4%.

Categorie di fornitori	Imprese	2025	2024 (rettificato)	Var.% 2025/2024 Fatturato auto	2025	2024 (rettificato)	Var.% 2025/2024 addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
E&D	178	1.574	1.621	-2,9%	8.851	8.901	-0,6%
SUB	492	5.261	5.386	-2,3%	20.925	21.301	-1,8%
SUB (Lavorazioni)	250	2.410	2.541	-5,2%	8.359	8.366	-0,1%
SPEC*	692	24.203	25.019	-3,3%	71.256	72.970	-2,3%
SPEC (Motorsport)	126	1.818	1.744	+4,2%	6.181	6.093	+1,4%
SPEC (Aftermarket)	288	5.119	5.135	-0,3%	15.226	15.264	-0,2%
SIST/MOD	84	13.070	13.642	-4,2%	36.012	37.859	-4,9%
Totale	**2.110**	**53.455**	**55.088**	**-3,0%**	**166.810**	**170.754**	**-2,3%**

* specialisti "puri", mobilità elettrica e infomobilità
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2026

PIEMONTE

Nel 2025 in Piemonte sono **734 le sedi d'impresa della componentistica automotive**, il **34,8% del totale nazionale**. La regione conferma il suo primato, collocandosi al primo posto in Italia per rappresentatività delle imprese del settore, seguita dalla Lombardia (il 26,9%) e dall'Emilia- Romagna (il 10,3%).

Nel complesso, la filiera piemontese nel 2025 ha generato un **fatturato di quasi 18,8 miliardi di euro** (il 35,0% nazionale), e qui hanno trovato impiego circa **60.500 addetti**. Rispetto al 2024, si è registrato un **calo** dei ricavi prodotti pari al **-4,6%,** flessione che ha interessato anche l'**occupazione**, dove la diminuzione è stata pari al **-3,5%.**

La contrazione del fatturato ha riguardato con particolare evidenza la categoria dei subfornitori, soprattutto quelli delle lavorazioni. Calano più o meno intensamente anche tutte le altre categorie, fatta eccezione per gli specialisti aftermarket (+1,8% rispetto al 2024). Il dato sugli addetti ha registrato una riduzione del -3,5%, più severa di quella rilevata in Italia, da imputare principalmente al segmento dei sistemisti e modulisti, dove converge circa un terzo della forza lavoro impiegata dalle imprese della filiera piemontese. Il calo è stato importante anche tra gli specialisti, i subfornitori e le attività delle lavorazioni.

Categorie di fornitori	Imprese	2025	2024 (rettificato)	Var.% 2025/2024 Fatturato auto	2025	2024 (rettificato)	Var.% 2025/2024 addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
E&D	94	955	1.025	-6,8%	5.222	5.257	-0,7%
SUB	166	1.323	1.451	-8,8%	6.474	6.644	-2,6%
SUB (Lavorazioni)	83	368	418	-12,0%	1.555	1.581	-1,6%
SPEC*	270	8.335	8.574	-2,8%	25.500	26.327	-3,1%
SPEC (Aftermarket)	83	1.088	1.069	1,8%	2.668	2.690	-0,8%
SIST/MOD	38	6.680	7.123	-6,2%	19.084	20.230	-5,7%
Totale	**734**	**18.749**	**19.660**	**-4,6%**	**60.503**	**62.729**	**-3,5%**

* specialisti "puri", infomobilità e motorsport. In Piemonte gli specialisti del motorsport sono 20.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2026

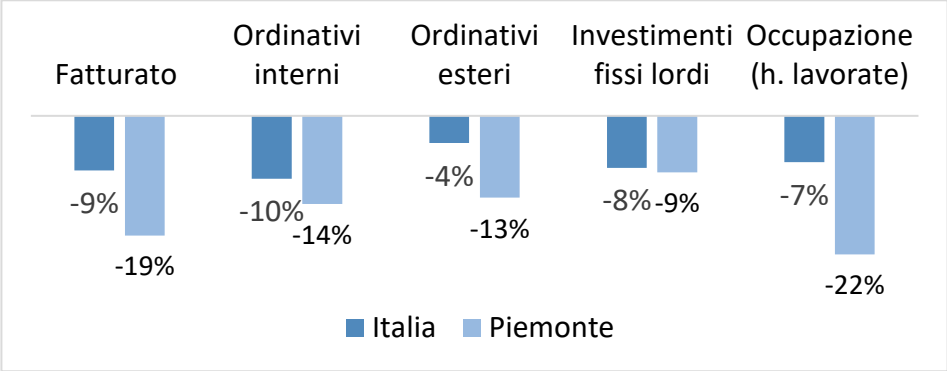
Previsioni 2026

Sulla base dei dati raccolti nel periodo luglio-settembre 2026, il **quadro previsionale** della componentistica automotive resta **sfavorevole e improntato alla prudenza**, ma con tinte meno fosche rispetto alle aspettative che un anno prima le imprese avevano formulato per il 2025. Pur permanendo saldi negativi per tutti i principali indicatori, l'intensità del pessimismo si attenua, soprattutto sul fronte del fatturato, dell'occupazione e degli ordinativi esteri.

Nel complesso, le imprese che prevedono per il 2026 una contrazione del **fatturato** (il 42%) hanno superato quelle che hanno attese di crescita (il 33%, con un conseguente saldo del **-9%**. Analogamente, le attese sugli **ordinativi interni** rimangono sfavorevoli (saldo **-10%**), ma è migliore il quadro per gli **ordinativi dall'estero** (-4%). Le previsioni sul **fronte occupazionale** in termini di ore lavorate si mantengono complessivamente negative (saldo del **-7%**), così come per gli **investimenti fissi lordi** permane la cautela (saldo **-8%**).

In **Piemonte** si registrano **previsioni peggiori** rispetto all'insieme delle imprese italiane per tutti gli indicatori economici, in particolare per quanto riguarda il **fatturato** (con un saldo pari a **-19%**) e l'occupazione in termini di ore lavorate (**-22%**).

SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE NEL 2026 RISPETTO AL 2025 PER ALCUNI INDICATORI ECONOMICI. ITALIA E PIEMONTE



I risultati dell'indagine sul 2025

L'indagine annuale sul campo costituisce la principale base informativa dell'Osservatorio. Alla rilevazione condotta nella primavera del 2026 hanno partecipato circa 400 imprese della filiera.

Dinamiche del fatturato nel 2025

Dopo un 2024 particolarmente difficile, il fatturato delle imprese della filiera automotive nel 2025 ha continuato a risentire di un contesto operativo complesso. **Il saldo tra le dichiarazioni di aumento e quelle di diminuzione del fatturato** si è mantenuto infatti ampiamente negativo, attestandosi al **-25%** (-31% nella precedente indagine). L'11% degli operatori ha dichiarato un giro d'affari sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente, mentre le imprese in crescita sono risultate il 32% del totale e quelle in contrazione il 57%. Per il 30% delle imprese la riduzione è stata superiore al 10%; se gli specialisti dell'aftermarket nel 2024 erano stati l'unico segmento della filiera a presentare un saldo positivo, nell'ultima rilevazione hanno mostrato anch'essi segnali di indebolimento.

I trend tecnologici - Ambiti di operatività in base ai prodotti realizzati

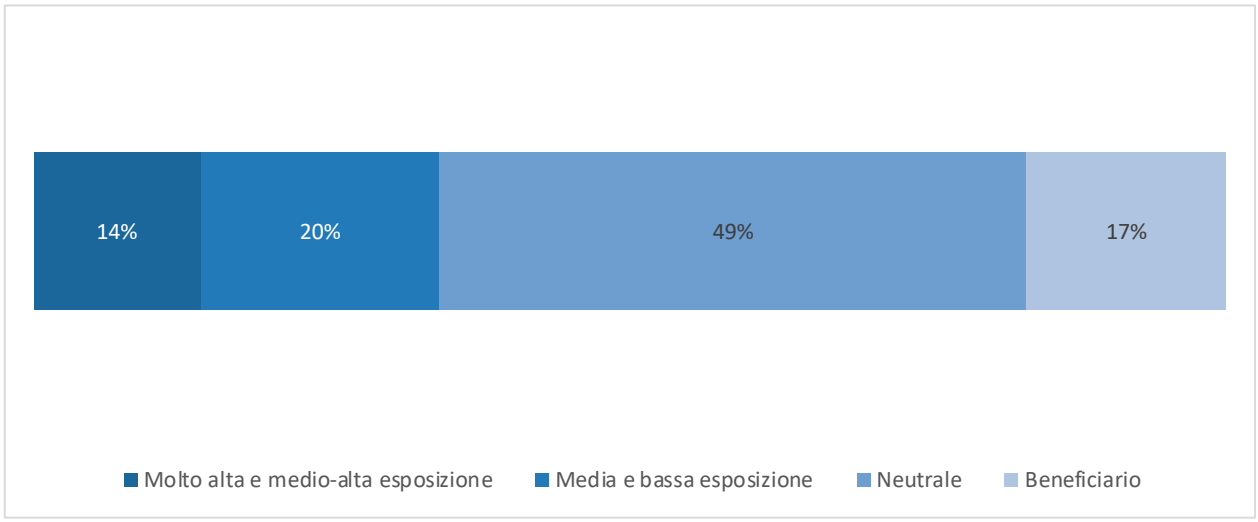
Analizzando gli ambiti tecnologici, tenendo conto che ciascuna impresa può essere attiva in più di un ambito, emerge che **l'81,2%** delle imprese dichiara di operare nella produzione di **componenti destinati a tutte le tipologie di veicolo**, indipendentemente dalla tecnologia di propulsione. Accanto emerge come il 34,3% delle imprese sia attivo nella componentistica per motori endotermici e/o connessa al loro funzionamento. I rispondenti che presidiano ambiti specificamente connessi alla **mobilità elettrica** rappresentano invece il **16,5%** del campione. Più contenuta è la presenza delle imprese negli altri segmenti tecnologici monitorati, tra cui l'ambito del veicolo connesso e autonomo (il 7%).

Esposizione alla transizione

Un ulteriore approfondimento basato sull'esame dei siti aziendali, dei cataloghi di prodotto, dei progetti in corso ha cercato di stimare il **grado di esposizione** degli operatori indagati **alla transizione** in atto verso l'e-mobility. I risultati evidenziano come il **49%** delle imprese rispondenti non presenti né particolari rischi né opportunità derivanti dall'evoluzione del settore verso l'elettrico, poiché il loro posizionamento competitivo è di fatto indipendente dalla diffusione di tali veicoli: condizione di **neutralità.** Accanto a questo gruppo emerge una quota rilevante di imprese con esposizione potenzialmente **negativa**. In particolare, **il 14%** delle imprese presenta una esposizione molto alta o medio-alta, in quanto attive esclusivamente o prevalentemente in produzioni e tecnologie strettamente legate ai sistemi di propulsione tradizionali (produttori di sistemi di scarico, iniezione carburante o componenti motore dedicati all'ICE, ecc.). **Il 20% presenta, invece, una media o bassa esposizione** in quanto si tratta di imprese che producono componenti o soluzioni che potrebbero subire variazioni dei volumi o nelle specifiche tecniche conseguentemente al passaggio all'elettrico, ma che in alcuni casi, ha anche una presenza di attività e competenze applicabili anche ai

nuovi paradigmi della mobilità. Infine, **il 17%** delle imprese è stato classificato come **beneficiario o abilitatore della transizione**, in ragione del proprio posizionamento in attività destinate ad assumere una crescente rilevanza nel futuro assetto del settore, in particolare verso la mobilità a zero emissioni. Per questo gruppo di imprese il saldo tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato del 2025 **è in equilibrio** (+0%), e **nettamente migliore della media** (-25%), così come risulta ampiamente positivo (+16%) il saldo tra ottimisti e pessimisti in relazione alle previsioni per il 2026.

GRADO DI ESPOSIZIONE, IN TERMINI NEGATIVI, ALLA TRANSIZIONE DELLA MOBILITÀ (% IMPRESE) E QUOTA BENEFICIARIE. ANNO 2025



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2026

Propensione all'internazionalizzazione

Pur confermando il forte orientamento internazionale della filiera, si evidenziano alcuni segnali di rallentamento. Nel 2025 **l'81,2% delle imprese** ha segnalato di aver realizzato **vendite sui mercati esteri**, valore in diminuzione rispetto all'84,0% rilevato nel 2024. Parallelamente, l'incidenza di fatturato automotive riconducibile all'export si è assestata al 49,3%, valore pressoché invariato rispetto all'anno precedente.

Diversificazione settoriale

Guardando ai mercati di sbocco alternativi all'automotive, il quadro risulta sostanzialmente in linea con quello rilevato nelle precedenti indagini, con **sei imprese su dieci** attive anche in **settori diversi**. Le **macchine agricole** si confermano il principale settore di destinazione per le imprese della componentistica, coinvolgendo oltre un terzo dei fornitori che non operano esclusivamente nell'automotive (il 36%). Seguono la meccanica e meccatronica (il 27%), gli elettrodomestici (il 24%) e il comparto delle due ruote (il 20%). Conservano un ruolo di rilievo anche il settore ferrotranviario, indicato dal 16% delle imprese, la meccanica strumentale e l'aerospazio, quest'ultimo caratterizzato da una leggera crescita. Più contenuta la presenza nei comparti della nautica e delle costruzioni.

Relazioni della filiera con Stellantis, Iveco e altri costruttori

Nel 2025 è **diminuita la quota di imprese** che dichiarano di avere, direttamente o indirettamente, Stellantis nel proprio portafoglio clienti, passata dal 60,9% del 2023 al **56,0%** delle imprese; per **Iveco** si osserva invece una lieve crescita, dal 43,6% al 45,4% nell'ultimo triennio.

Considerati i due gruppi complessivamente, la percentuale di operatori che realizza oltre la metà del proprio fatturato attraverso forniture destinate a Stellantis e/o Iveco è passata dal 39,6% nel 2021 al 33,8% nel 2024, per scendere ulteriormente al **30,8% nel 2025**. Parallelamente, è aumentato il peso delle imprese per le quali tali commesse rappresentano

una quota minoritaria del volume d'affari. Questo andamento conferma il progressivo processo di diversificazione della clientela intrapreso dalla filiera della componentistica italiana.
In generale **il 67% del fatturato delle imprese della componentistica proviene da rapporti commerciali** con costruttori e fornitori legati ad assemblatori **diversi da Stellantis e Iveco**. I principali interlocutori rimangono **i costruttori tedeschi**, indicati da circa due imprese su tre come clienti di riferimento, seguono quelli francesi, quelli americani e i costruttori asiatici, tra i quali spiccano non solo i giapponesi, ma anche i cinesi e gli indiani.

R&S

In diminuzione sia la percentuale di imprese che ha investito in attività di ricerca e sviluppo sia di chi ha impiegato personale dedicato alla stessa, ma anche la diffusione delle innovazioni di prodotto e di processo e il ricorso agli strumenti di tutela della proprietà industriale. Nel complesso, nel 2025 le imprese che hanno dichiarato di investire in attività di ricerca e sviluppo rappresentano il **61,8%** del campione, in calo rispetto al 64,0% del 2024. Per quanto riguarda gli addetti, nel 2025 il 63,3% delle imprese hanno dichiarato di impiegare personale dedicato alle attività di ricerca e sviluppo, in diminuzione rispetto a quanto rilevato nelle precedenti edizioni. Nel triennio 2023-2025, il 72% delle imprese ha dichiarato di aver introdotto almeno un prodotto o processo nuovi (in calo rispetto al 79% registrato nell'indagine scorsa), ma tale percentuale tra le imprese beneficiarie della transizione sale all'80%. Sul fronte della proprietà industriale, il 16% ha segnalato il deposito di almeno un brevetto, in calo rispetto al 19% del passato triennio. Anche le innovazioni di prodotto e di processo sono risultate meno diffuse.
Con riferimento al triennio 2023-2025, il più importante **ostacolo all'innovazione** segnalato è rappresentato dalla **domanda instabile di prodotti o servizi innovativi** (il 37,8% dei rispondenti lo valuta come fattore rilevante o molto rilevante, era il 25,8% per il triennio 2019-2021). Seguono i **costi dell'innovazione** ritenuti troppo elevati (il 30,5%, era il 26,7% in passato, quando rappresentavano il primo freno), la mancanza di personale qualificato (il 23,7%) e la carenza di risorse finanziarie (il 20,1%).
Segnali di avanzamento verso l'utilizzo dell'**Intelligenza Artificiale**: se il 50,4% non utilizza ancora l'IA, in calo rispetto al 59,9% della scorsa edizione, tra le imprese coinvolte nell'adozione dell'intelligenza artificiale (il **49,6%**) è cresciuta la quota di imprese per cui l'applicazione è in fase di sperimentazione, che è passata dal 13,9% al 22,1%.

Nuovi powertrain, riduzione emissioni e altre tecnologie: coinvolgimento in progetti

La partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain nel triennio passato, dopo anni di crescita progressiva, appare in lieve riduzione. Il dato suggerisce un parziale rallentamento del coinvolgimento della filiera nei principali processi di innovazione tecnologica del settore e sembra confermare una fase di consolidamento, nella quale molte imprese si mostrano orientate a valutare con maggiore cautela le opportunità di investimento nelle diverse traiettorie tecnologiche emergenti. In controtendenza, torna invece a crescere la quota di imprese coinvolte nello sviluppo di tecnologie legate alle **celle a combustibile** (il 13,7%), ambito che continua a mostrare segnali di interesse anche in prospettiva futura, pur rimanendo una tecnologia di nicchia rispetto alle altre soluzioni di propulsione.

ESG

L'evoluzione osservata negli ultimi anni mostra un progressivo passaggio dalla fase di diffusione a quella di **consolidamento delle pratiche ESG**. Numerose iniziative risultano ormai adottate da una quota rilevante di imprese, mentre gli investimenti e gli interventi futuri tendono a concentrarsi su strumenti che vanno oltre le pratiche di base. I risultati evidenziano una sostanziale stabilità delle iniziative realizzate in ambito ambientale e una **lieve crescita di quelle nell'area sociale**, che coinvolgono rispettivamente l'88% e l'86% delle imprese rispondenti. Le iniziative riconducibili alla governance interessano invece il 71% del campione, rimanendo ampiamente diffuse nonostante una lieve flessione (erano il 75%).

La domanda di policy da parte delle imprese

Le iniziative volte al contenimento dei **costi energetici** si sono confermate nettamente al primo posto tra le priorità indicate dalle imprese per il futuro: le considera tali l'87% del campione, in crescita progressivamente nel tempo e risultate adeguate in passato dal 58%. Seguono le misure relative a **finanziamenti e gli sgravi fiscali per le attività di ricerca e sviluppo**, importanti in ottica prospettica per il 67% delle imprese e ritenute efficaci in termini di policy già adottate dal 52% delle imprese. Per quanto riguarda l'estensione della **Cassa Integrazione Guadagni (CIG)**, si osserva una lieve diminuzione del giudizio positivo sulla sua efficacia, ma resta comunque elevata la quota di imprese che considera tale misura una priorità per l'immediato futuro (57%).

Prospettive future

Secondo le previsioni aggiornate nel periodo luglio-settembre 2026, la principale fonte di preoccupazione per le imprese è rappresentata dalla **riduzione della domanda** e dall'**incertezza sui volumi produttivi**. A questo si affianca la persistente **instabilità del quadro economico mondiale**. Questi risultati evidenziano come la difficoltà di prevedere l'evoluzione del mercato rappresenti oggi la principale criticità per il settore, rendendo più complessa la pianificazione degli investimenti, della capacità produttiva e delle strategie.

Tra gli elementi che maggiormente influenzano le prospettive delle imprese si confermano inoltre le **strategie delle case automobilistiche europee**. Parallelamente le imprese mostrano una forte attenzione ai cambiamenti degli equilibri competitivi internazionali. In particolare, l'**ingresso delle case automobilistiche cinesi** nel mercato europeo è considerato un fattore di elevata rilevanza dal 51,3% delle aziende, essendo percepito come un elemento destinato a modificare assetti di mercato, modelli di business e rapporti di fornitura lungo la filiera. A tale dinamica si collega il tema della transizione verso la **mobilità elettrica**, con l'incertezza riguardo alla sua effettiva velocità di diffusione. Assumono un ruolo significativo anche altri fattori legati al contesto internazionale come le tensioni geopolitiche e i cambiamenti delle politiche commerciali internazionali.

Tra le principali criticità operative si conferma la **difficoltà a farsi riconoscere dagli OEM gli aumenti dei costi** di produzione, indicata come fattore ad elevata rilevanza dal 49,9% delle imprese. Rispetto allo scorso anno cresce sensibilmente il peso dell'aumento dei **costi logistici**, che è passato dal 26,4% al 40,3% tra le criticità considerate di elevata rilevanza.

Per informazioni:

Elena Bergamasco
Settore Comunicazione esterna e URP
Camera di commercio di Torino
Tel. 011 571 6652/7 – 340 4968847
relazioni.esterne@to.camcom.it
www.to.camcom.it/comunicatistampa
@CamComTorino

Miriam Gangi
Comunicazione e Ufficio stampa
ANFIA - Sede di Torino
Tel. 011 55 46 502 - 338 73 03 167
m.gangi@anfia.it
www.anfia.it
@ANFIA_it